

Своими глазами

# Дорога больших надежд



**Н**аш корреспондент в рамках пресс-тура побывал в вотчине «ЖДЯ» — городе Алдане, где встретился с людьми, работающими в железнодорожной отрасли.

## Становая жила

Если для всего мира железная дорога это нечто обычное само собой разумеющееся, то для нас, якутян, железная дорога в Якутии появилась сравнительно недавно и до сих пор чуть ли не диковинка, которую не все ещё увидели и попробовали.

Однако сегодня это становая жила экономики от станции Нерюнгри до Нижнего Бестяха с крупными логистическими центрами в городах Алдан и Томмот. Экономический и социальный эффект от неё колоссальный.

По ней уже перевозятся миллионы тонн грузов, по своим делам и во все уголки страны едут тысячи пассажиров. У дороги большое будущее и с ней связывают надежды целые районы республики. И АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» — одна из наиболее молодых и перспективных отраслевых компаний России. По сути другой такой компании, имеющей перспективы освоения территории равной целой Индии больше нет.

Куда бы не пришла ЖДЯ, она становится одним из столпов градообразующих предприятий, на которых держится муниципалитет. Это рабочие вакансии, промышленные и жилые объекты. К примеру, в городе Алдан это такие социальные объекты, как лучшая в городе поликлиника, спорткомплекс, клуб, жилые дома, построенные железнодорожниками.

Сейчас железная дорога уже в сельских районах республики. Посмотрите, насколько изменился, вырос и расцвел посёлок Нижний Бестях за каких-то 10 лет! Меняется сам менталитет жителей республики. У нас появилась ещё одна степень свободы и мобильности. Не говоря уже о том, что цены в магазинах стали дешевле, а ассортимент куда шире.

## Родом из БАМА

Мы в гостях у генерального директора ЖДЯ Василия Шимохи-

на. Он из того самого бамовского комсомольского призыва, с 1985 по 1988 годы работал в спецуправлении «Бамтрансзрывпром», был вторым секретарём Алданского РК ВЛКСМ, начальником штаба ЦК ВЛКСМ Всесоюзной ударной стройки железнодорожной линии Беркажит-Томмот-Якутск...

Остался на железной дороге в лихие 90-е и с 2002 по 2005 годы занимал должность исполнительного директора АК «ЖДЯ», в 2005-м был впервые избран на должность генерального директора.

Дорогу этот человек знает, что называется от первой шпалы в Нерюнгри до крайней в поселке Нижний Бестях. Таких в Якутии осталось не так много, они золотой фонд республики, люди — живые легенды. Кто в стране знает о железной дороге больше его...

## К государству за помощью не обращались, она в то время была нужнее другим. Чем и гордимся.

### За помощью не обращались

— Как предприятие отработало по пассажирским перевозкам в прошлом «пандемийном» году.

— Прошлый год, пандемия... Знаете, всем пришлось сложно, в том числе и нам. Если говорить о пассажирском движении, было и падение перевозок, период, когда мы закрывали целую станцию Алдан: поезда проходили мимо него и мы не высаживали там пассажиров... Но к чести железнодорожников и ЖДЯ, и РЖД — мы график не меняли. Даже при том, что в отдельные дни на станцию Тында, в хабаровском направлении. Открыли новые марш-

руты, увеличили количество вагонов на Благовещенск. В конце года открыли направление на Иркутск. Сегодня проводится работа по открытию нового направления, по которому пойдёт скорый поезд Якутск — Владивосток.

Пандемия дала определенный спад пассажиропотока, но в последующие годы да даже в ближайшее время мы догоним и перегоним набранные до этого темпы. Динамика отличная, рост пошел, хотя постпандемное давление, когда люди до сих пор опасаются ездить, ещё остается. Как пострадавшая отрасль, мы неплохо справились, получили прибыль за счёт грузовых перевозок, строительства, не сократили ни одного человека. К государству за помощью не обращались, она в то время была нужнее другим. Чем и гордимся.

### Экспресс до океана

— Можно подробнее о поезде на Владивосток?

— Идея этого поезда в том, что он будет ходить ежесуточно с Владивостока до Нижнего Бестяха, а фактически до Якутска. И к нему будут присоединяться прицепные вагоны со всех региональных столиц ДВФО, имеющих железнодорожное сообщение. А это Улан-Удэ, Чита, Благовещенск и собственно Якутск, Хабаровск и Владивосток, которые мы проходим. Такой вот дальневосточный экспресс.

Признаюсь, что работа идёт здесь непросто, такой график означает принципиальные изменения движения по всему Дальнему Востоку, вплоть до того, чтобы отменить несколько грузовых поездов. А в связи с реконструкцией БАМа, там идут определённые ограниче-

ния перевозок. Мы уже полгода ведём эти переговоры и пока достигли поэтапного введения.

Предварительно 15 июня мы должны запустить этот поезд пока до Тынды. Почему это число? Потому что 1 июля закрывается аэропорт Чумбыан, и мы должны за две недели отработать этот маршрут.

А уже от Тынды пока пойдут прицепные вагоны к поездам, которые ведёт федеральная пассажирская компания на Владивосток и Благовещенск. Пока по четыре вагона. Потому что нам сейчас РЖД говорит, мы дадим вам нитку, а вы выйдете с тремя вагонами. Пока у нас ещё не сформировался поток, люди не привыкли к вашим поездам, нет смысла пока вводить и нам пришлось согласиться...

И пока мы обкатаем свой участок до Тынды, решим организационные вопросы — это и приобретение новых вагонов, и прием на работу проводников, электриков, осмотровиков пассажирских вагонов. Нам нужно достроить на станции Нижний Бестях дело пассажирских вагонов, где будет формирование состава. Сдать на станции два дома на 24 квартиры, чтобы поселить этих людей. Идёт планомерная работа.

— Всегда хотел прокатиться на поезде до Владивостока, это Тихий океан, боевые корабли у портовых причалов, да и вообще неимоверная красота. А также самые короткие рейсы и «горячие путёвки» по всей юго-восточной Азии. Какое время будет идти поезд до Владивостока и во сколько это обойдётся?

— Рассчитываем на двое суток и 12 часов. Цена билета около 4 тысяч плацкарт и купейный около пяти.

### О ЗОЖ и новых вагонах

— Сегодня нельзя курить в тамбурах, многие из нас привыкли к этому...

— Это федеральный закон, ку-

рение в принципе запрещено и в транспорте, и административных учреждениях. Я считаю, что это действительно хорошо, это ЗОЖ, здесь и дети ведь едут. Тут надо или курить бросать, или ждать остановок на станциях...

— А что с вагонным парком, мы увидим современные вагоны, которые мелькают в рекламах РЖД?

— Заказали на тверском заводе несколько вагонов, в мае-июне должны получить первые два. Это дорогие современные вагоны. Стоимость вагона около 60 млн. рублей. Заказали три ресторана, там вообще цена заоблачная. В принципе такие инвестиции не окупаемые, скорее это социальный проект, открывающий жителям республики более широкую транспортную доступность, комфорт, приемлемые цены. А вагоны действительно красивые причем в фирменных цветах «Железных дорог Якутии», а это, как известно, цвета флага республики!

### Хватает и одной...

— У нас однопутная железная дорога, то есть одна колея, а нам хватает её? Не пора строить вторую ветку?

— Пока нет, рано. Однопутная железная дорога в современных условиях может провести в одну и другую сторону примерно 16 млн тонн в год. На Якутск мы в этом году уже привезли миллион с небольшим тонн грузов, в целом за год можем без особых усилий перевезти пять миллионов тонн.

Если пойдёт груз выше этого значения, то нам нужно сделать два или три разъезда чтобы обогнать встречные поезда. Впрочем, технологии не стоят на месте. Сегодня вводится достаточно много нового программного обеспечения, к примеру, по пакетной отправке поездов, когда составы идут один за одним. Есть весовые нормы ког-

да можно взять пять тысяч тонн, а можно и все семь в зависимости от тепловоза.

Поэтому вопрос о второй ветке сегодня не стоит. И она ещё несколько потребует, разве что не уйдём железной дорогой на Аляску. Да даже если Магадан подойдёт со своими полтора-два миллионами тонн груза, мы справимся - инфраструктура готова.

## Есть такая партия! Угля...

— Структура завоза груза в Якутию примерно понятна, это северный завод, ГСМ, металл и всё, что заказывают предприятия и коммерция центральной Якутии. А что везут из Якутии?

— Обратно в прошлом году мы вывезли 130 тысяч тонн, для начала это отлично. Цемент, лес, металл, грузы, контейнеры, сжиженный природный газ, пробную партию в 5 тысяч тонн сангарского угля. Кстати, вы в курсе что Алданский район завозит уголь с Красноярского края? Потому что нерюнгринские угли коксуются, сложные для энергетики котельных, да и дороге.

У Алдана есть спрос, у сангарских угольщиков есть предложение и появилась возможность логистики, в выигрыше местные производители. Так и должна работать внутренняя экономика.

Помимо того, появилась переориентация на нас магаданских предприятий. И здесь мы очень надемся, что минтранс совместно с Росавтодором решит проблему узкого, барьерного места, а это отсутствие моста в Хандыге через реку Алдан, которое ограничивает нас фактически на сезон. Если его построят, то направление Магадан, Усть-Нера станет для нас круглогодичным. На этот мост дал бы увеличение грузов на 500–700 тысяч тонн в год.

## Едем в Магадан?

— Это федеральная автомобильная трасса. А рассчитываете на продолжение железной дороги до Магадана?

— Не просто рассчитываю, есть уже решения РЖД о выделении на предпроектные работы в этом году 150 млн рублей, поручение институтам, прорабатываются и рассчитываются варианты трассы.

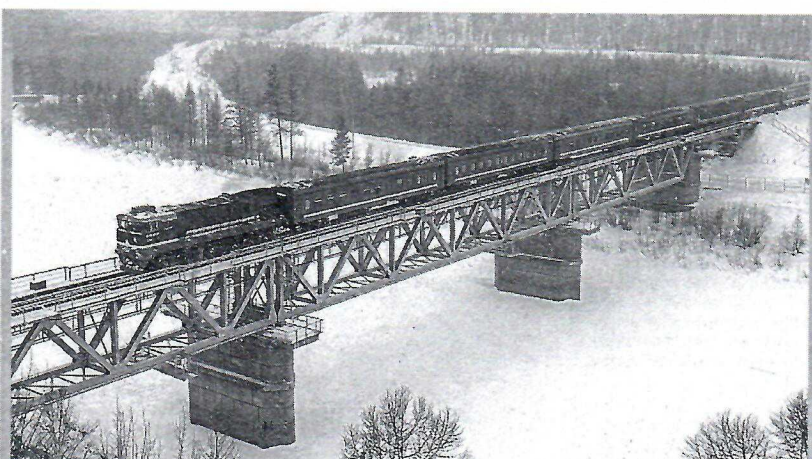
Есть четкая позиция губернатора Магаданского края, у нас было несколько встреч с министерством транспорта края, они изучили наш опыт работы по дороге, и они настаивают на её строительстве. Я полагаю, пройдет каких-то три года, и мы будем сидеть здесь и разговаривать о сроках строительства этой трассы.

— Если не секрет, она пойдет вдоль существующей федеральной автодороги?

— Необязательно. Есть разные варианты и решения. Магаданцам интересны одни варианты, Якутии другие, строители и вовсе заточены на самые простые решения, чтобы дешевле и покороче.

Так что в целом есть три точки зрения как считают многие экономисты - вложить как можно меньше средств и выполнить задачу. Это один вариант.

Второй вариант: привлечение к



железной дороге промышленных предприятий, новых месторождений и т.д. Один из них - через Хандыгу на Мому и Магадан. Когда идет прямая на Хандыгу, после нее от Момы через золоторудные месторождения Уст-Неры, Суумана и далее на Магадан.

Третий проект самый дешевый и простой, вообще не затрагивает Якутск и идет от Томмота по долине реки Алдан и далее по прямой на побережье, а оттуда на Магадан. Что в два раза короче, дешевле и по задействованной рабочей силе, срокам окупаемости, скорости прохождения. Грубо говоря, груз в Магадан придет, но наши центральные районы фактически не задействованы...

Нам интересен второй вариант, идти по перспективным месторождениям нашей республики и там сразу появятся люди, промышленные предприятия, поселки, все станет дешевле.

— Спасибо Василии Владимирович, за интересный разговор.

## Железная дорога как выбор судьбы

После визита к генеральному директору мы направляемся в локомотивное депо города Алдан. Все мы знаем, что в идеале железная дорога должна функционировать как швейцарские часы. И именно специалисты депо обеспечивают безупречность этой работы.

Современное депо, надо вам сказать, не просто место, где стоят составы - в первую очередь это крупное и сложное промышленное предприятие. В алданском депо проходят ремонт и техническое обслуживание локомотивы - рабочие лошади железной дороги.

Это цеха, спецоборудование, импортные станки с числовым программным управлением и так называемая «яма» - углубление между рельсами, позволяющее зайти под локомотив с инструментом. Но мы еще расскажем о нем как-нибудь подробнее, а сегодня о людях, которых мы там встретили, молодых специалистов, якутян, кого позвала железная дорога.

## Тарас Слепцов: «Я здесь по зову сердца»

Современный поезд ведет два человека машинист и его помощник. Первый, если можно так выразить

ся, за штурвалом, а второй отвечает за все механизмы состава.

Тепловоз помощника машиниста Тараса Слепцова проходит в локомотивное депо осмотр, а я, поймав момент, успеваю его поспрашивать, как он пришел на железную дорогу и как здесь живется.

Он рассказывает несколько степенно и не торопясь: «Я с Белой горы, это поселок в Абыйском районе. Как окончил школу, поехал поступать в железнодорожный техникум в Нижний Бестях. Он тогда еще даже не достроился до конца, так что успел попасть и на его стройку.

Ехал в техникум осознанно, с мечтой водить поезд. Это был 2011 год, мне было 17 лет, через год, как пришел возраст, ушел в армию. Настоящий машинист тепловоза, я считаю, должен служить. Попал в город Уссурийск в 14-ю отдельную гвардейскую бригаду специального назначения. Отслужил, вернулся снова в техникум, закончил учебу и поехал в город Алдан. И с 2015 года работаю помощником машиниста.

Недавно отучился в городе Тынды на машиниста, учился полгода, повысил квалификацию. Сейчас предстоит стажировка, и летом рассчитываю стать машинистом.

Какие предметы в техникуме



самые сложные? Затрудняюсь даже сказать, обычная программа, разве что могу посоветовать ребятам перед поступлением налегать на физику, математику.

В учебе главное вникнуть, понять, с чем ты будешь работать на практике и не бояться железа, лезть в него, разбираться что к чему. Это потом поможет в работе. Ведь ты отвечаешь за поезд. Любая поломка



и время идет на минуты, всё зависит от тебя.

Что самое сложное в работе? Наверное, что всё время в дороге, семью видишь не каждый день, и на тебе высокая ответственность. Это работа сугубо мужская. Ездим на тепловозах от Нерюнгри до Нижнего Бестяха, пашем на благо республики.

Сейчас как раз у нас самая горячая пора, время перед закрытием переправы и самые большие объемы перевозок. Такое будет еще и

С супругой познакомился здесь же в Алдане, она училась в городе в медицинском колледже. И сама с поселка Депутатский, почти землячка, мой район Абыйский с Усть-Янским - соседние. Заработал себе на квартиру в городе Алдан, женился, растёт дочка.

Спрашиваю Тараса, куда он ездит в отпуски? Он отвечает - в основном на родину, я в семье один ребенок, помогаю родителям.

## Татьяна Варламова: инженер из Улахан-Чистая

Инженера первой категории производственного отдела Татьяну Варламову сложно не заметить, во первых форма, а во-вторых, она просто очень красивый человек.

На железной дороге работают

уже 10 лет, рассказывает Татьяна. Закончила Новосибирский университет путей сообщения, факультет управления процессами перевозок. И осталась работать в путевом хозяйстве системы РЖД инженером в этом же городе.

Тут свою роль сыграли хорошие рекомендации от учебного заведения потенциальным работодателям. Да и сама хотела получить опыт работы именно на сложных участках дороги. Это же бесценно.

Отработала пять лет и переехала на родную землю в Якутию: «Не совсем домой, я корнями с Момского улуса, села Улахан-Чистай. В Алдане нашла свою любовь, супруг работает машинистом тепловоза, сам он с Таттинского улуса».

Спрашиваю, а почему она связала своё будущее именно с железной дорогой? Татьяна отвечает: «Когда заканчивала школу, уже говорили, что скоро железная дорога придет в Якутск и ей будут нужны люди. Я и решила, что это моё. Родители в этом решении поддержали меня целиком и полностью. Поехала в Новосибирск, поступать было не сложно. Я ещё в школе участвовала и занимала призовые места на предметных олимпиадах. Разве что сначала было не так просто адаптироваться к новому месту, но оно того стоило».

Аламжи БУДАЕВ

P.S. Мы едем обратно, на грузовых путях станции Нижний Бестях стоят грузовые составы, выходной день, на путях кипит работа, у поездов, как известно, выходных не бывает, а есть только расписание.